Supplemento al n. 202 de «Il Piccolo» del 29 settembre 1991

Auto notizie

INSERTO MENSILE DEL
CONSORZIO
CONCESSIONARI AUTO
DI TRIESTE



Motori Motori Motori Motori Motori Motori Motori

12670

7 IN QUESTO NUMERO:

ALLA SCOPERTA DELLA NUOVA E RIVOLUZIONARIA AUTO A IDROGENO

ALCUNI ACCORGIMENTI PER UN TRAFFICO PIU' SANO

CAMEL TROPHY: QUEST'ANNO TRA I SEGRETI DELLA GUYANA

SAAB: ARRIVANO LE DUEMILA DI CLASSE



L'USATO A TRIESTE

QUOTAZIONI UFFICIALI DELL'USATO A TRIESTE, VALIDE FINO AL 31 OTTOBRE

Serri Tullio & C. punto vendita Opel General Motors a Trieste dal 1927. Via Ginnastica 56 - via Brunner 14.

IN COLLABORAZIONE CON

crt CASSA DI RISPARMIO DI TRIESTE

A CURA DELLA SPE - SOCIETÀ PUBBLICITÀ EDITORIALE

L'INVERNO È ALLE PORTE
METTI L'AUTOMOBILE AL SICURO

AUTOPARK®
BELVEDERE

con servizio non - stop 0 - 24

AUTOPARK®
BELVEDERE

CAMPAGNA ABBONAMENTI AUTUNNO '91

ABBONAMENTO MENSILE	Utilizzo 24 ore su 24 con tessera personale	L.	200.000
ABBONAMENTO MENSILE	Lavoratori dipendenti	L.	100.000
TARIFFA GIORNALIERA	Valida dalle ore 8.00 alle ore 20.00	L.	8.000
TARIFFA NOTTURNA	Valida dalle ore 20.00 alle ore 8.00	L.	8.000
TARIFFA ORARIA	Valida per la prima ora di parcheggio	L.	1.200
TARIFFA ORARIA	Valida per frazioni di 15 minuti dopo la prima ora	L.	500



BOX IN VENDITA
PER USO PERSONALE O PER INVESTIMENTO

INFORMAZIONI:

AUTOPARK®
BELVEDERE

TRIESTE - VIA UDINE - TEL. 418519

SERVIZIO 0-24

UNA RIVOLUZIONARIA AUTO ELETTRICA

Il futuro su strada

Vede la luce in Pennsylvania un prototipo di motore a idrogeno che fa già pensare ad una produzione in serie

La lotta all'inquinamento nel mondo dell'automobile continua senza un attimo di sosta. Smog, monossido di carbonio sono i nemici della vita nelle città e non accennano, nonostante le mille trovate dei geni delle quattro ruote, a diminuire considerevolmente la loro pericolosità.
Ma finalmente sembra che il mondo dell'automobile sia davanti ad una svolta: da anni le varie case automobilistiche si erano messe alla disperata ricerca di un valido e affidabile sostituto del carburante tradizionale, e la soluzione dopo lunghe ricerche e sperimentazioni ha portato a considerare l'idrogeno la più sicura alternativa. E così la prima macchina elettrica, alimentata da un generatore di corrente che utilizza l'ossigeno dell'aria e l'idrogeno ottenuto dall'elettrolisi dell'acqua, ha visto la luce durante la presentazione ufficiale che ha avuto luogo il 19 giugno ad Harrisburg, in Pennsylvania.
L'Archimede degli anni Novanta risponde al nome di Roger Billings, di Indipendence, Missouri.
Il dottor Billings ha voluto dimostrare di aver risolto i difficili problemi scientifico-tecnologici che da anni fanno passare notti insonni ai costruttori di automobili che si occupano di trazione elettrica. Quali sono i problemi? Eccoli: ingombri e pesi troppo elevati delle batterie rispetto alle riserve di energia ché possiedono, autonomia estremamente limitata e costi eccessivi.
E' per questi motivi che fino ad ora i motori a scoppio sono risultati imbattibili, nonostante il loro rendimento energetico sia rimasto molto basso. Infatti, solo circa un quarto dell'energia prodotta dalla combustione della benzina viene utilizzato come forza motrice. Comunque non si è ancora riusciti a costruire un accumulatore energetico — si parla ovviamente a parità d'ingombro e di peso di un comune serbatoio pieno di benzina — in grado di contenere un'analoga quantità di energia e facilità d'impiego.
La rivoluzionaria vettura è una Ford Fiesta di fabbricazione inglese e opportunamente modificata da Billings. Battezzata «Laser Cel-1», ma ormai conosciuta dagli addetti ai lavcori come «macchina a idrogeno» o «auto ad acqua», la creazione di Billings rende tecnicamente e commercialmente utilizzabile per l'autotrazione il sistema delle «fuel cell», le note «pile a combustibile» da tre decenni utilizzate nei veicoli spaziali, che producono energia elettrica, impiegando ossigeno e idrogeno, con l'emissione di acqua quale prodotto di scarico.
Billings è riuscito a creare una «fuel cell» dal costo non molto elevato e con un grado di efficienza notevole, a perfezionare il sistema di immagazinamento dell'idrogeno sottoforma di idruri metallici in polvere che ne permettono la conservazione e il trasporto in sicurezza e in quantità tali da garantire interessanti autonomie e a progettare tutta una serie di apparecchiature che consentono la massima manovrabilità del veicolo in sicurezza e con accelerazioni e decelerazioni che non hanno nulla da invidiare a quelle delle automobili a benzina che si usano comunemente. Sulla macchina di Billings sono stati applicati gli stessi prioncipi scientifici dei missili costruiti negli anni Sessanta. Con una differenza però: l'impiego di un mezzo catalitico (da lui stesso realizzato mediante una tecnologia messa a punto con l'utilizzo del laser) fatto di materiali con sintesi, che abbassa i costi e migliora notevolmente il rendimento energetico in termini di elettricità.
E' naturale chiedersi quanto tempo dovrà trascorrere prima di passare dal prototipo alla produzione in serie. Lo scienziato americano si dichiara ottimista e confida che il piano di sviluppo potrà essere portato a compimento in circa 30 mesi. Secondo Billings i problemi dell'auto elettrica a idrogeno non sono più di tipo scientifico-tecnico, ma soltanto di livello economico, industriale e, soprattutto, organizzativo.
Il sistema funziona perfettamente ma secondo alcuni esperti del settore industriale presenti a Harrisburg non è tutto così semplice come suppone lo scienziato, e prevedono che per lanciare il prototipo su mercato ci vorranno più dei due anni e mezzo pronosticati da Billings.

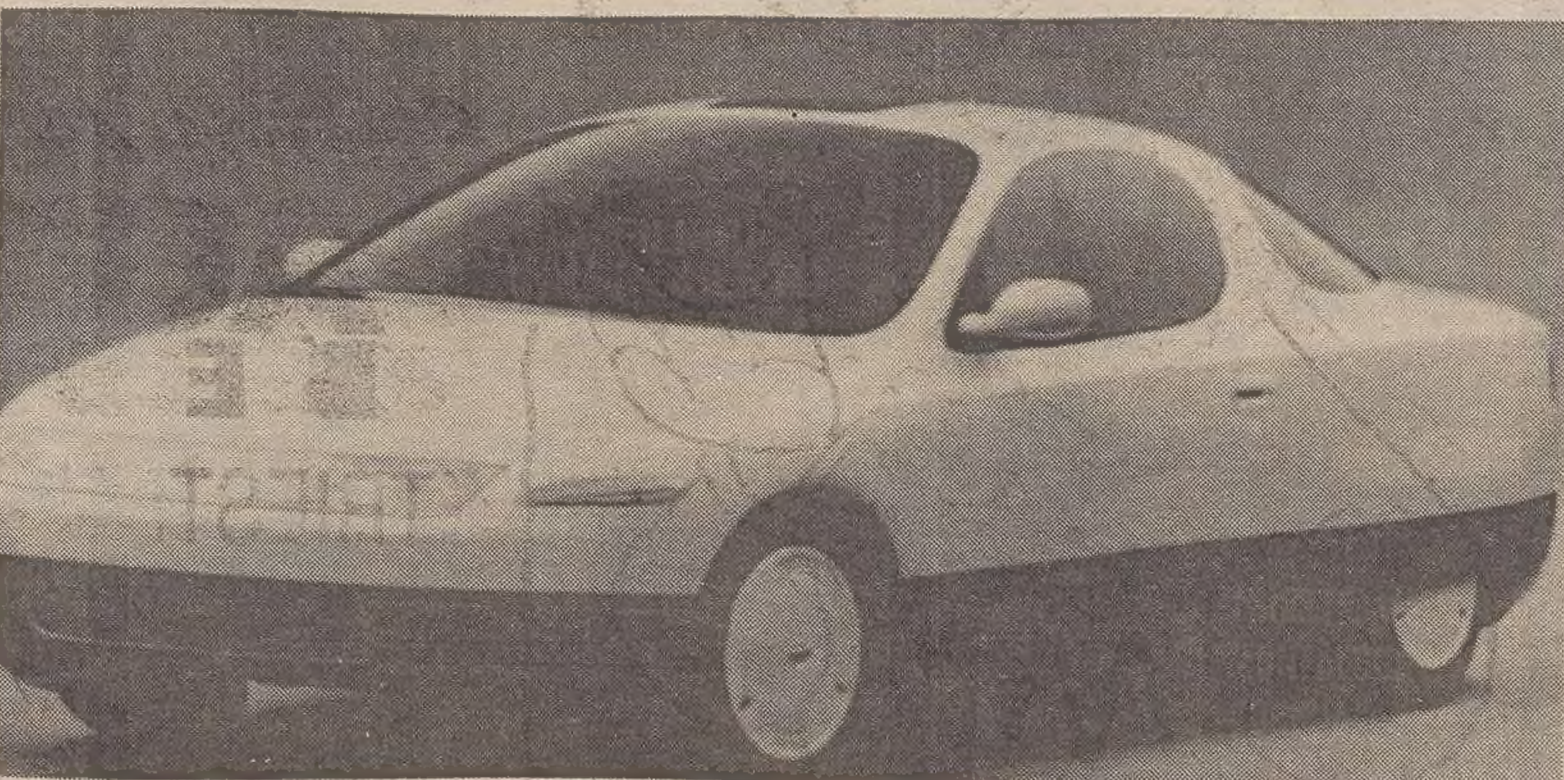


La Panda Elettra è la prima macchina fornita di un propulsore elettrico prodotta dalla Fiat.

VENDUTI CIRCA DUECENTO ESEMPLARI

La Panda che corre con i volt

Dopo quasi un anno dal lancio sul mercato italiano della Panda Elettra le vendite hanno quasi raggiunto quota duecento. E' questo senza dubbio un ottimo risultato per la Fiat che ha realizzato la Elettra in collaborazione con l'austriaca Steyr-Puch.
Il motore della vettura elettrica allestita dalla casa automobilistica torinese è del tipo a corrente continua, con eccitazione in serie. Una soluzione adottata per permettere il raggiungimento di una coppia elevata fino ai bassi regimi.
Per quel che riguarda l'erogazione della potenza richiesta dal guidatore attraverso l'acceleratore, essa è controllata da un sistema elettronico a stato solido da 18 chilohertz. Per l'alimentazione ci si serve di batterie convenzionali al piombo. Inoltre il propulsore della Panda Elettra è fornito di un dispositivo automatico di recupero dell'energia durante le frenate e lungo i tratti di strada in discesa.
Per la ricarica la Panda è equipaggiata con un caricabatterie automatico e il tempo necessario alla saturazione delle stesse è di circa 8 ore.
La velocità massima che la Panda Elettra è in grado di raggiungere è di 70 km/h, mentre la pendenza massima superabile è pari al 40%. L'autonomia è di 100 chilometri, che scendono a 70 nel normale ciclo urbano Ece (se si impiegano le batterie al nichel-cadmio l'autonomia sale rispettivamente a 180 e 100 chilometri). Non bisogna dimenticare che la percorrenza dell'automobile elettrica della Fiat viene in parte condizionata da fattori esterni quali il traffico e i dislivelli della strada percorsa. La Panda Elettra viste le ridotte dimensioni e l'ingombro delle batterie può ospitare solo il pilota e un passeggero. Sul pianale posteriore, comunque, si possono caricare 100 chilogrammi di bagaglio.



Un prototipo di auto elettrica con batteria al nichel-cadmio della Nissan.

Motori Motori Motori Motori Motori Motori Motori

CITTA' A PROVA D'INQUINAMENTO

Come pulire l'aria

Lo smog continua a far paura, ma i modi per riuscire a ridurre i disagi provocati dalle emissioni dei motori sono svariati. Ecco alcune soluzioni adottate all'estero

Come è noto, l'inquinamento dell'aria delle grandi città è direttamente proporzionale al volume del traffico automobilistico. Una regola che vale anche a Trieste: ci si ricorderà come da un paio d'anni a questa parte, cioè dall'entrata in funzione delle quattro cabine di rilevamento degli agenti inquinanti dell'aria, l'allarme ecologico sia scattato a più riprese, soprattutto nei mesi di gennaio e febbraio quando il ricambio dell'aria tra i palazzi cittadini avviene più lentamente a causa della scarsezza del vento e il numero delle vetture in circolazione è molto elevato a causa della temperatura rigida che inibisce gli spostamenti con il motorino. Un allarme che ha scosso anche i solitamente refrattari ambienti dell'amministrazione comunale: la chiusura al traffico veicolare di alcune vie del borgo Teresiano, contestatissima dai commercianti e dagli automobilisti ma accolta con sollievo da chi abitualmente gira in città a piedi, ha tratto impulso anche dalla pessima situazione ambientale del centro.

Eppure esistono anche altri sistemi per salvaguardare la qualità dell'aria dalle emissioni delle automobili. Sistemi meno drastici e nel contempo efficaci.

Un esempio viene dal cuore della Jugoslavia anzi, visti i rivolgimenti politici e militari di questo periodo, diciamo pure dalla Serbia. A Belgrado, capitale della vacillante federazione, è comparso di recente un semplicissimo apparecchio che permette di ridurre in misura consistente l'inquinamento da monossido di carbonio nonchè l'inquinamento acustico causato dai motori accesi mentre le vetture si incolonnano agli incroci e, di conseguenza restano ferme. A fianco dei semafori è stato installato un contasecondi digitale che segnala il tempo mancante all'apparizione del segnale verde, corredato da un cartello raffigurante un'automobile con una nuvola di fumo che esce dal tubo di scappamento sbarrata da una croce. La scritta esplicativa dice: «Numero di secondi di rosso. Spegnete i motori».

Anche se l'automobilista jugoslavo non è dei più disciplinati, il metodo sembra funzionare in maniera egregia. Soprattutto con quello che costa la benzina, a nessuno sembra intelligente aspettare uno o più minuti con il motore acceso aspettando che il semaforo si decida a dare il 'via libera'. Il vantaggio che ne consegue non riguarda solo la salute polmonare dei pedoni. Stando alle prime rilevazioni eseguite dalla polizia stradale belgradese, infatti, accanto a una sensibile diminuzione del monossido di carbonio, nelle strade dove è stato installato questo speciale «orologio semaforico» è vertiginoisamente calato anche il livello di rumorosità.

Se la trovata è un toccasana per l'ambiente in Jugoslavia, dove la densità automobilistica è di un veicolo ogni 10 abitanti, è chiaro che in Italia e in special modo a Trieste dove le vetture sono circa una ogni due abitanti, i vantaggi sarebbero ancora maggiori.

Un altro espediente che consentirebbe di ridurre l'inquinamento cittadino legato alla circolazione di automobili sarebbe l'adozione della cosiddetta «onda verde». A Manhattan, che è un'isola lunga e stretta piena di vetture enormi e con una rete viaria spesso mantenuta in modo pessimo, esiste un'onda verde funzionante: il risultato è che l'aria del caotico quartiere newyorkese, se non proprio profumata, è almeno respirabile.

A Trieste, di riammodernamento della rete semaforica cittadina se ne parla da tempo. Un anno fa l'operazione, affidata per diversi miliardi dal Comune all'Italtel di Milano, era già incominciata. I miglioramenti (leggi semafori a prova di guasto e sincronizzati in modo da far scorrere il traffico) avrebbero dovuto farsi notare in tempi strettissimi. Purtroppo, ogni automobilista triestino sa che in città le onde verdi sono un'utopia e che i semafori guasti e perciò lampeggianti sul giallo sono invece all'ordine del giorno.

Un'ultimo esempio di come sia possibile ridurre il problema dell'inquinamento dell'aria nelle grandi città. In America Latina una grande invenzione sono i «collectivos», pullmini funzionanti come taxi ma a tariffa fissa su percorsi relativamente fissi. Grazie ai collectivos, in città piuttosto sgangherate come Lima, Città del Messico, Santiago, ci si muove se non bene meno peggio di come si circolerebbe senza.

Sono proposte, quelle viste fin qui, di facile realizzazione e tutto sommato economiche che potrebbero essere adottate senza grandi difficoltà. Ma, ormai lo abbiamo imparato, in Italia le cose semplici ed efficaci sono sempre le più osteggiate.

NISSAN
Automobile su misura

Il privilegio di «vestire» la propria automobile era una volta riservato solo ai clienti che si potevano permettere il lusso di acquistare vetture prestigiose come Jaguar, Mercedes, Rolls Royce e così via. Dal primo agosto la musica è cambiata e anche la Nissan ha messo a disposizione nei 221 concessionari disseminati in tutto il Giappone un particolare sistema computerizzato che permette agli acquirenti (siano essi indirizzati verso l'acquisto di una piccola utilitaria o un potente coupé, non vi sono differenze) di «costruire» con l'ordine la propria autovettura.

Al momento di formalizzare l'acquisto il compratore indica il colore, gli interni, gli optional che desidera e nello stesso momento parte la produzione della sua automobile. Via computer, in tempo reale, l'ordine giunge al centro di produzione, ai fornitori di parti, ai centri di controllo e spedizione. Sulle basi di quelle indicazioni il processo si mette in moto e in due ore l'acquirente sarà in grado di sapere i tempi di consegna. L'attesa che non sarà comunque superiore alle due settimane.

Questo è solo l'inizio: in pochi mesi il sistema sarà operativo in tutti i centri vendita della Nissan e in un paio d'anni le possibilità di personalizzare l'auto saranno infinite. E' una rivoluzione vera e propria che cambierà la struttura delle fabbriche, delle reti di distribuzione, i meccanismi di scelta e i processi di gratificazione dei consumatori.







In alto due immagini del traffico nel centro di Trieste. Qui sopra la strumentazione che consente di controllare il grado di inquinamento acustico.

Motori Motori Motori Motori Motori Motori Motori

DAKAR / TRA LE DUNE CON IL CAMION

Savi all'avventura

Il raid motoristico che fino l'anno scorso si chiamava Parigi-Dakar, creato e voluto fortemente a Thierry Sabine che ha perso la vita proprio durante l'edizione '90, da quest'anno si rifà il look cambiando itinerario e nome.
Visto che la gara attraverserà tutto il continente africano, partendo sempre dalla capitale francese, da quest'anno si chiamerà Parigi-Tripoli-Città del Capo e toccherà numerosi Paesi africani come Libia, Niger, Ciad, Repubblica centrafricana, Zaire, Burundi, Tanzania, Zambia, Zimabwe, Botswana, Namibia e Sud Africa per concludersi a gennaio a Città del Capo.
Il triestino Glauco Savi, dopo aver già partecipato alle edizioni '90 e '91, dovrebbe partecipare anche in questa edizione ma la sua presenza è legata al reperimento di uno o più sponsor con cui in questo momento il pilota triestino ha dei contatti. Per ora comunque, non c'è niente di definitivo.
Savi ha iniziato correndo in moto e negli anni '60 (il centauro triestino, tra l'altro, ha una delle licenze valide per le gare fra le più vecchie) partecipava con buoni risultati al campionato europeo di velocità nelle classi 250 e 350 cc. La passione per le moto, anche se le partecipazioni alla Dakar sono state tutte nella categoria riservata ai camion, Savi c'è l'ha ancora ricoprendo la carica di presidente del Moto club Alabarda e prendendosi ogni tanto delle belle soddisfazioni come centauro. Qualche giorno fa il pilota triestino si è ottimamente comportato inuna gara su «due ruote» in salita a Levico conquistando un brillante quinto posto.
Nelle due edizioni fin qui disputate Savi ha sempre corso con un Mercedes Unimog ma, mentre nella prima era seguito da un team di Cuneo nella seconda ha preso parte alla Dakar come privato facendo anche assistenza ai piloti di moto privati.
Nel '90 Savi era affiancato da Pretto ed è stato costretto al ritiro ad Agades verso metà gara. Lo scorso anno, invece, il driver di casa nostra ha portato a termine la massacrante gara attorno alla quarantesima posizione affiancato oltre che dal solito Pretto da un altro triestino: Petrini.
La soddisfazione per aver concluso la competizione è stata grande e se interverrà qualche buon sponsor, probabilmente sempre a bordo di un Mercedes Unimog prodotto dalla ditta tedesca in serie limitata proprio per la competizione africana, Savi potrebbe anche migliorare il piazzamento della scorsa stagione.
Sia nel '90 sia nel '91 anche un altro triestino ha preso parte alla Parig-Dakar: Claudio Quercioli in sella a una Yamaha privata.

Piero Tononi

Il triestino Glauco Savi (al centro) assieme ai suoi due compagni d'avventura Pretto e Petrini nell'edizione '91 della mitica Parigi-Dakar.

CAMEL TROPHY '92

Tra i segreti della Guyana

CAMEL TROPHY
Classifiche internazionali 1982-90

1982 - PAPUA - NUOVA GUINEA
1) ITALIA: Cesare Giraudo/Giuliano Giongo
2) GERMANIA: Werner Weinglein/Peter Reinhold
3) ITALIA: Giorgio Landi/Lorenzo Loreti
1983 - ZAIRE
1) OLANDA: Henk Bont/Frans Heij
2) PORTOGALLO: Manuel Marques Pinto/Pedro Vilas Boas
3) HONG KONG: Sau Hing Lai/Kam Cheneu Au
1984 - AMAZZONIA
1) ITALIA: Maurizio Levi/Alfredo Redaelli
2) GERMANIA: Volker Lapp/Ulrich Schum
3) OLANDA: Dick Haaskma/Ama Krug
1985 - Borneo
1) GERMANIA: Heinz Kallin/Bernd Strohdach
2) GIAPPONE: Kunio Takagi/Fukumu Usaka
3) SVIZZERA: Werner Ehrsam/Werner Paul Buhrer
1986 - AUSTRALIA
1) FRANCIA: Jacques Mambrè/Michel Courvalet
2) ITALIA: Daniele Terzi/Giorgio Albiero
3) ISOLE CANARIE: Josc Robayana/Javier Mena
1987 - MADAGASCAR
1) ITALIA: Vincenzo Tota/Mauro Miele
2) STATI UNITI: Tom Collins/Don Floyd
3) OLANDA: Gerrit Dammer/Fons Van Ders
1988 - SULAWESI
1) TURCHIA: Galip Gurel/Ali Deveci
2) BELGIO: Marc Beuls/Yves de Burbure
3) OLANDA: Murk de Jong/Leendert Urusm
1989 - AMAZZONIA
10 GRAN BRETAGNA: Bon Ives/Joe Ives
2) BRASILE: Ricardo Magalhaes/Alfonso Celso
3) SPAGNA: Bruno Montalvo/Fernando Marube
1990 - BAIKAL URSS
1) OLANDA: Stijn Luykx/Rob Kamps
2) GERMANIA: Erik Brandenburg/Hans-Hermann Ruthe
3) GRAN BRETAGNA: Andrew Dacey/Richard Tomlinson
1991 - TANZANIA/BURUNDI
1) TURCHIA: Menderes Utku/Bulent Ozler
2) GRECIA: Thanassis Choundras/Thanassis Papadimitriou
3) SVIZZERA: Erwin Karrer/Eric Krebs

Sarà la Guyana a ospitare quest'anno la tredicesima edizione del Camel Trophy. La destinazione è stata comunicata ufficialmente dallo staff internazionale in questi giorni, subito dopo la conclusione di una serie di sopralluoghi in varie parti del mondo. Si tratterà, idealmente, di una staffetta.
Nel 1989, infatti, il Camel Trophy del decennale attraversò la giungla amazzonica per giungere a Manaus, nel cuore della foresta, sulle rive del Rio delle Amazzoni.
Quest'anno la gara partirà proprio da Manaus per raggiungere, dopo mille miglia (1.600 chilometri), Georgetown, la capitale della Guyana sull'oceano Atlantico.
Il convoglio attraverserà la parte più intricata della foresta pluviale a cavallo dell'equatore, e toccherà Boa Vista e Lethem, due località all'estremo nord del Brasile tra i fiumi Tacutu, Uraricuera e Rio Branco, al confine con la Guyana, per passare poi vicino alle cascate Kaieteur.
Ancora una volta gli equipaggi dovranno fare i conti, oltre che con le insidie della foresta, anche con le difficoltà atmosferiche, essendo il periodo di svolgimento quello delle grandi piogge.
Saranno numerose le nazioni rappresentate e in questi giorni partirà la campagna di reclutamento per scegliere i due avventurosi che formeranno il team italiano. Le macchine messe a disposizione dalla Land Rover, co-sponsor ufficiale del Camel Trophy, saranno le Discovery turbodiesel 5 porte, dimostratesi affidabili e infaticabili già quest'anno in Tanzania-Burundi.

Alessandro Bourlot

Quest'anno sarà la Guyana ad ospitare la tredicesima edizione del Camel Trophy.

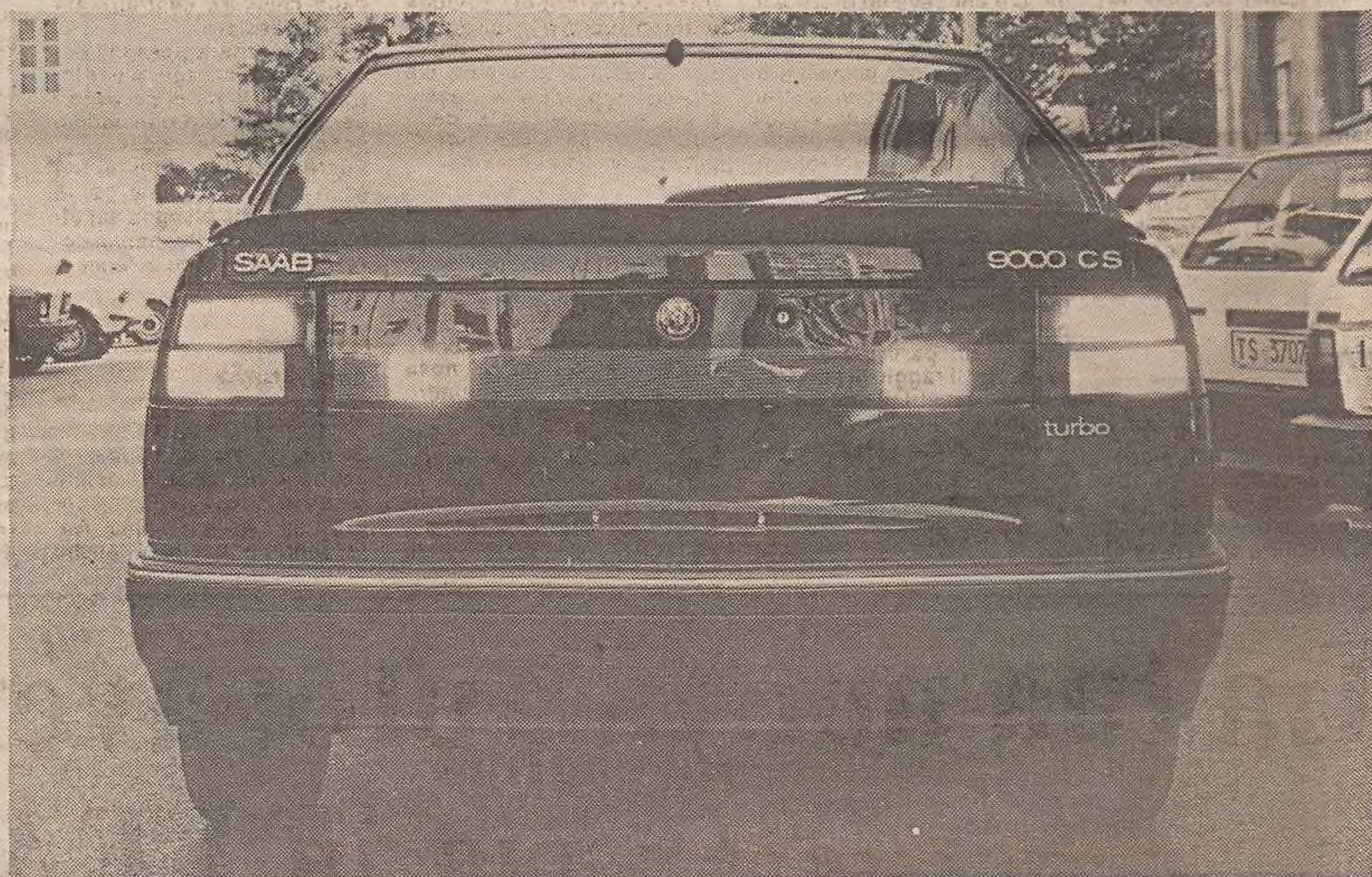
I NUOVI MODELLI CS E CD

Saab per sognare

Quando uno crede di averle viste tutte eccolo smentito in un secondo.
In effetti, pensavamo che la Saab fosse già arrivata al top e vedere oggi le nuove 9000 CS e CD, duemila di cilindrata, turbo o iniezione dà proprio la sensazione di esser stati smentiti.
Ancora più potenti, affidabili e sicure, le nuove Saab hanno una linea leggermente diversa dai modelli precedenti: più filante l'anteriore e più imponente il posteriore.
Gli interni sono, ovviamente, in linea con la classe di questa vettura.
Di immediata lettura la strumentazione, ben posizionata, con il tachimetro-contachilometri in posizione centrale rispetto al volante e il contagiri a sinitra.
Confortevoli la posizione di guida ed il sedile del passeggero, ma veramente molto spazioso il divano posteriore. Anche con i sedili anteriori tirati indietro al massimo le gambe non ne soffrono, ma è in larghezza che le tre persone godono della massima comodità, essendo stato eliminato il tunnel della trasmissione e ridotto al minimo l'ingombro dovuto alla sospensione posteriore.
Il portabagagli è di grandi dimensioni anche perché è stato adottato il «routino» di scorta.
L'appassionato potrà trovare bello anche il motore, che offre una sensazione di razionalità montato com'è trasversalmente.
L'impressione di guida è senz'altro piacevole, con una risposta pronta e fluida anche alle basse velocità.
I tecnici ci hanno confessato di non aver cercato con questa macchina la prestazione record nel classico passaggio da 0 a 100 all'ora.
«Non ce ne facciamo niente — è stata la risposta — meglio lavorare sulla coppia e cercare l'accelerazione nel passaggio da 60 a 100 o da 80 a 120 all'ora. Questo, per noi, significa sicurezza, minor usura del cambio, consumi inferiori».
Quasi inutile dire che la 2.000 turbo tocca i 220 Kmh e che la 2.000 iniezione arriva a 195 kmh.
L'elasticità del motore rende queste nuove Saab docili da guidare anche nel traffico cittadino ed i consumi del ciclo urbano si mantengono sotto il 12 per cento sia per il turbo che per l'iniezione.
Parlare del sei e mezzo o dell'otto e mezzo per cento a 90 e a 120 all'ora sembra quasi irrispettoso per un cavallo di razza del genere.
Detto com'è esteticamente e come si guida, non resta che parlare di quel che non si vede ma che si sente. Innanzitutto il sistema antibloccaggio ABS+3 Saab, brevettato assieme al TCS, il sistema di controllo della trazione. Il primo funziona come oramai tutti sanno, il secondo, a velocità inferiori ai 40 kmh cerca di fornire la migliore accelerazione senza far perdere aderenza alle ruote e a velocità superiori fornisce la miglior stabilità possibile. Come? Viene controllata continuamente, tramite sensori, l'aderenza delle ruote e il sistema agisce azionando il freno sulla ruota che tende a slittare oppure diminuendo l'apertura della valvola a farfalla.
Il telaio è stato progettato come un'ampia gabbia di sicurezza e le porte sono rinforzate da montanti d'acciaio. Nella versione turbo il telaio ha un 30 per cento in più di rigidità per sopportare le maggiori prestazioni.
Una chicca è rappresentata dal filtro dell'aria di ventilazione elettrostatico: trattiene le particelle di «grandezza» fino a 0,005 millimetri, come dire polline, polvere e fuliggine.
Le motorizzazioni sono il turbo da 185 cavalli oppure l'iniezione con 128 cavalli.
Tutti i motori hanno 16 valvole, doppio albero a camme in testa e quelli turbo il sistema di accensione diretta Saab. Le 9000 CS e CD 2,0 - 16 sono disponibili nella versione lusso con cerchi in lega leggera e interni in pelle di serie. Da ultimo i prezzi «chiavi in mano». La 9000 iniezione parte da 41 milioni e mezzo, la 9000 turbo da 56 e mezzo.

Alessandro Bourlot





Le nuove Saab hanno una linea leggermente diversa da quella dei modelli precedenti: più filante l'anteriore e più imponente il posteriore.

SAAB CD E CS TURBO E INIEZIONE / SCHEDA TECNICA

Ai raggi «x» tutte le prestazioni

Saab 9000 CD 2.0 Turbo e Saab 9000 CS 2.0 Turbo.
MOTORE Motore a 4 cilindri in linea, montato trasversalmente. Basamento in ghisa. Testata in lega del tipo a flusso incrociato. Camere di combustione di forma emisferica, con candele al centro. Doppio albero a camme in testa, azionato da catena. Punterie idrauliche autoregistranti, 4 valvole per cilindro. Impianto di accensione diretta Saab (DI). Turbocompressore con alloggiamenti delle turbine raffredati ad acqua e con valvola di controllo della pressione di sovralimentazione integrata (waste gate). Sistema Saab APC per il controllo continuo della pressione di sovralimentazione. Intercooler. Radiatore dell'olio. Impianto di iniezione elettronica. Impianto di raffreddamento con ventilatore elettrico a comando termostatico. Depuratore catalitico dei gas di scarico a 3 vie e sonda Lambda. **Cilindrata** 1,985 dm. **Alessaggio/Corsa** 90/78 mm. **Potenza massima CEE** 185 CV (136 kW) a 6000 giri/min. **Coppia massima CEE** 28,5 kgm (280 Nm) a 3000 giri/min. **Pressione massima di sovralimentazione** 0,75 bar. **Rapporto di compressione** 9,0:1. **Numeri di ottani consigliato** Qualsiasi carburante con numero di ottani tra 91 e 98 RON, soltanto benzina senza piombo. **Capacità serbatoio** 676 litri.
IMPIANTO ELETTRICO **Alternatore** 1070 W 80A **Batteria** 12V 62 Ah (senza manutenzione) **Motorino d'avviamento** 1,4 kW.
TRASMISSIONE Trazione anteriore con cambio manuale a 5 marce tutte sincronizzate. Cambio compatto, montato trasversalmente, integrato al motore e differenziale.
STERZO Sterzo a cremagliera servoassistito. Piantone dello sterzo telescopico ad assorbimento d'urto. Volante regolabile in senso assiale (non compatibile con Airbag).
Diametro sterzata 10,9 m **Estensione assiale del volante** 50 mm.
FRENI Freni antibloccaggio Saab ABS+3 con controllo elettronico da un microcomputer. Tre circuiti frenanti: uno per ciascuna delle ruote anteriori ed uno per le ruote posteriori. Freni a disco su tutte le ruote, ventilati i dischi anteriori. Sistema autoregistrante a pistone semplice con pinze flottanti. Pastiglie prive di amianto. Impianto idraulico servoassistito. Il freno a mano agisce meccanicamente sui dischi posteriori.
SOSPENSIONI Anteriori: sospensioni tipo McPherson, a bracci oscillanti, barra stabilizzatore, ammortizzatori a gas del tipo a bassa pressione, e cuscinetti integrati nelle ruote. Posteriori: assale rigido, ancorato alla carrozzeria con molle elicoidali, ammortizzatori a gas, barra stabilizzatore, quattro braccetti (due rivolti in avanti, due all'indietro) e barra Panhard.
RUOTE E PNEUMATICI Cerchioni in lega leggera. Ruota di scorta di tipo compatto. **Dimensioni dei cerchioni** 6Jx15. **Dimensioni dei pneumatici** 195/65 R 15 V (CD); 205/60 ZR 15 (CS).
PRESTAZIONI **Velocità massima** 220 km/h. **Accelerazione da 0 a 100 km/h** 8,6 sec. **Accelerazione per sorpasso** da 60 a 100 km/h in quarta 8,5 sec; da 80 a 120 km/h in quinta 11,5 sec.
CONSUMI **Cambio manuale** Ciclo urbano 11,7; 90 km/h 6,6; 120 km/h 8,5.

Saab 9000 CD 2.0 - 16 Lusso, Saab 9000 CS 2.0 - 16 Lusso, Saab 9000 CD 2.0 - 16, Saab 9000 CS 2.0 - 16.
MOTORE Motore a 4 cilindri in linea, montato trasversalmente. Basamento in ghisa. Testata in lega del tipo a flusso incrociato. Camere di combustione di forma emisferica, con candele al centro. Doppio albero a camme in testa, azionato da catena. Punterie idrauliche autoregistranti. 4 valvole per cilindro. Impianto d'accensione elettronica con microprocessore e sensore di detonazione. Impianto d'iniezione elettronica. Impianto di raffreddamento con ventilatore elettrico a comando termostatico. Depuratore catalitico dei gas di scarico a 3 vie e sonda Lambda. **Cilindrata** 1,985 dm. **Alessaggio/corsa** 90/78 mm. **Potenza massima CEE** 128 Cv (94 kW) a 6000 giri/min. **Rapporto di compressione** 10,1:1. **Numeri di ottani consigliato** qualsiasi carburante con numero di ottani tra 91 e 98 RON, soltanto benzina senza piombo. **Capacità serbatoio** 66 litri.
IMPIANTO ELETTRICO **Alternatore** 1070 W 80 A. **Batteria** 12V 62 Ah (senza manutenzione). **Motorino d'avviamento** 1,4 kW.
TRASMISSIONE Trazione anteriore con cambio manuale a 5 marce tutte sincronizzate o cambio automatico a 4 marce con la funzione diretta e meccanica nel 4.o rapporto. Cambio compatto, montato trasversalmente, integrato al motore e differenziale.
STERZO Sterzo a cremagliera servoassistito. Piantone dello sterzo telescopico ad assorbimento d'urto. Volante regolabile in senso assiale (non compatibile con Airbag). **Diametro sterzata** 10,9 m. **Estensione assiale del volante** 50 mm.
FRENI Freni antibloccaggio Saab ABS +3 con controllo elettronico incrociato effettuato da un microcomputer. Tre circuiti frenanti: uno per ciascuna delle ruote anteriori ed uno per le ruote posteriori. Freni a disco su tutte le ruote, ventilati i dischi anteriori. Sistema autoregistrante a pistone semplice con pinze flottanti. Pastiglie prive di amianto. Impianto idraulico servoassistito. Il freno a mano agisce meccanicamente sui dischi posteriori.
SOSPENSIONI Anteriori: sospensioni tipo McPherson, a bracci oscillanti, barra stabilizzatore, ammortizzatori a gas del tipo a bassa pressione, e cuscinetti integrati nelle ruote. Posteriori: assale rigido, ancorato alla carrozzeria con molle elicoidali, ammortizzatori a gas, barra stabilizzatore, quattro braccetti (due rivolti in avanti, due all'indietro) e barra Panhard.
RUOTE E PNEUMATICI Cerchioni d'acciaio con copriruota. (Mod. Lusso cerchioni in lega leggera). Ruota di scorta di tipo compatto. **Dimensioni dei cerchioni** 6Jx15. **Dimensioni dei pneumatici** 195/65 R 15 V.
PRESTAZIONI **Velocità massima** 190 km/h aut. 185 km/h. **Accelerazione da 0 a 100 km/h** 11,0 sec; aut. 14,0 sec. **Accelerazione per sorpasso:** da 60 a 100 km/h in quarta 12,0 sec; da 80 a 120 km/h in quinta 18,5 sec.
CONSUMI **Cambio manuale** ciclo urbano 11,6; 90 km/h 6,8; 120 km/h 8,6. **Cambio automatico** ciclo urbano 13,4; 90 km/h 7,1; 120 km/h 9,1.

DA AUTOSANDRA E AUTOSANDRA 2

Lo spillo e l'elefante

La piccola Maruti e la veloce Swift - Samurai, Vitara e le regine inglesi del 4x4

Dallo spillo all'elefante. Stiamo parlando delle macchine di Autosandra e Autosandra Due, dove per spillo intendiamo la piccola Maruti della Suzuki e per elefante l'ammiraglia della Range Rover, la Vogue SE.
Tra lo spillo e l'elefante ci sono tante altre cose, scusate, altre macchine, da strada e fuoristrada, per il lavoro e il tempo libero, costose o economiche.
Tutte però con un denominatore comune: la serietà Autosandra e i suoi servizi al cliente.

Maruti

Si parlava dello spillo, della simpatica Maruti. Una Suzuki piccola nelle dimensioni, ma grande negli allestimenti e nell'abitabilità.
Tre o cinque porte, la Maruti è una sintesi ideale di maneggevolezza e affidabilità. Ha un motore 800 cc con 35 cavalli e la cinque porte ha di serie l'antenna radio, l'orologio, il tergilunotto posteriore, i paraspruzzi davanti e dietro, la chiusura di sicurezza e i doppi specchi retrovisori esterni.
Il modello Super De Luxe ha di serie anche gli interni in pelle.
Tutto questo in 3 metri e 30 centimetri, che rendono la Maruti vettura ideale per gli spostamenti in città. Il suo punto forte però è il prezzo. La «base» costa 8 milioni e 985 mila lire, ma con due milioni in più si ha la Maruti con interni in pelle e aria condizionata.

Swift

Piace alle donne, ma vogliono guidarla gli uomini. E' la Swift della Suzuki, una piccola «cattiva» 1.300 cc da 101 cavalli e 200 all'ora. Ha un'eccezionale tenuta di strada e finiture da vettura di classe. La GTI ha il motore con doppio albero a camme e 4 valvole per cilindro, freni anteriori a disco autoventilanti e posteriori a disco, barre stabilizzatrici da 22 mm davanti e da 15 mm dietro e pneumatici radiali ribassati da 14".

Carry

Ma la Suzuki non pensa soltanto ai corsaioli e alle donne. C'è chi deve lavorare e il Carry fa al caso suo. E' un veicolo da lavoro, un piccolo furgoncino e per acquistarlo gli artigiani possono anche ottenere il contributo regionale. Senza IVA, il modello pick-up costa 11 milioni e mezzo. Oltre a questo modello «scoperto», c'è la versione «van» con il vano di carico della capacità di 2,70 metri cubi, una portata di quasi 5 quintali e tre aperture per il carico e lo scarico.
Ancora un particolare interessante: il raggio di sterzata è di soli 4 metri. Il motore è a 4 cilindri di 1.000 cc. E' lungo 3 metri e 29 cm e largo 1 e 40.

Samurai

La Suzuki ha fatto la sua fortuna in Europa con le piccole agili e affidabili gippette. La Samurai continua la tradizione giapponese e si propone nelle motorizzazioni da 1.000 e 1.300 cc. Il modello base, il 1.000 cabriolet, costa 17.700.000 lire, poi si sale a seconda delle versioni. Della Samurai si sa già tutto o quasi. E' il fuoristrada più diffuso in Italia, pagherà poco la nuova sopratassa imposta dal Governo, con i mozzi liberi può andare anche solo a trazione posteriore, le ridotte entrano subito e in tutta sicurezza. Il motore è un mulo, non si stanca mai. Non c'è che da scegliere gli accessori per personalizzarla: dalla piccola griglietta coprifaro al tetto rigido in vetroresina.

Vitara

La Vitara è la sorella più elegante della Samurai. Piaceva nella versione a due porte e piace molto anche nella nuova versione a quattro porte.
La due porte. Motore 1.600 da 80 cavalli. E' elegante, rifinita come una berlina di classe eppure è una fuoristrada a cui piace il 4x4. Sono tutte catalizzate, senza maggiorazione del prezzo. Costa, chiavi in mano, 25 milioni. La quattro porte. Appena uno la vede si chiede dove andrà a metterla. Sembra veramente grande eppure è lunga solo 4 metri e 3 centimetri. Dentro ci si sta da papi e le quattro porte permettono di entrare e uscire in comodità.
Il motore è sempre 1.600 cc, ma con 100 cavalli. Costa 30 milioni, però nel prezzo c'è tutto: dal servosterzo ai vetri elettrici sulle quattro porte, dalla chiusura centralizzata al catalizzatore.
Anche le Vitara possono essere personalizzate e per loro c'è una serie di accessori per chi va in surf o in canoa, per chi scia e chi pedala.
Vitara 2 porte e Samurai sono in pronta consegna, per la Vitara 4 porte bisogna aspettare un po' perché hanno cominciato da poco a consegnarle.

Garanzie e ricambi

Su tutti i fuoristrada Suzuki ci sono 3 anni di garanzia totale e un servizio ricambi che copre qualsiasi problema. Autosandra poi, che è anche concessionaria unica per Trieste e pronvicia della Honda, ha un magazzino con ricambi anche per modelli non importati in Italia. Non a caso moltissimi clienti jugoslavi vengono qui per il tagliando, le riparazioni e gli accessori. Tutto questo va a beneficio di tutti perché «costringe» Autosandra ad avere tutto in casa.

Land Rover

Per restare nel settore fuoristrada, chiuderemo il discorso con le regine del 4x4: Land Rover, Discovery, Range Rover. La Land Rover è uscita quest'anno con la nuova versione Defender. Il motore è turbodiesel da 2.500 cc con iniezione diretta. Il compressore è il famoso Garrett T 25, al quale è stato aggiunto l'intercooler.
Veicolo da lavoro, regina del deserto, per famiglie e tempo libero, in strada e fuoristrada, in città e in montagna. La Land Rover non chiede altro che di andare.
Il motore è lo stesso che monta il Discovery, ma è stato depotenziato di 5 cavalli per avere più coppia. In tutto i cavalli sono 109.
Il modello 90 Defender Hard Top costa 33 milioni. Non fanno più la versione spartana e quella ricca, che chiamavano County. Ce n'è una sola, con tutto quello che serve. Perché dire di più?

Discovery

La Discovery è appena nata ma cresce bene. Alla versione iniziale a 3 porte si è aggiunta quella a 5 porte. E' grande, dentro c'è tanto di quel posto che metà basta. Il motore è quello del Defender, ma con 115 cavalli. Viene venduta con tre livelli di accessori sia per il 3 che per il 5 porte.
Tre porte: il primo livello costa 36 milioni e 700 mila lire, il secondo 38 e 200, il terzo 40 milioni.
Cinque porte: il primo livello costa 40 milioni e 600 mila lire, il secondo 42 e mezzo, il terzo 46 e 300.
E' molto interessante la versione autocarro, che senza IVA costa 28 milioni e mezzo. La parte posteriore, quella del carico, è ovviamente spartana. Il resto della macchina è invece rifinito come le altre. Un buon affare.

Range Rover

E siamo giunti all'elefante, alla regina del fuoristrada: la Range Rover Vogue SE. Solo qualche dato. Il motore è il V8 in alluminio 4.000 cc a benzina da 180 cavalli e 180 all'ora. I sedili sono in pelle, ha l'aria condizionata, l'ABS e tutto quello che una macchina di gran classe oggi possiede. Con un piccolo particolare: è un fuoristrada, anzi, il più comodo fuoristrada del mondo. Costa da 67 a 84 milioni, ma già il modello «base» dispone di tutti gli accessori. E' possibile avere la Vogue SE con cambio automatico o normale.

Alessandro Bouriol

ALLA CONCESSIONARIA DAGRI TUTTI I MODELLI

Renault, con lo sguardo al futuro

Servizi sempre migliori al cliente - i successi di Espace e Clio, anche in versione 16V



Verso il futuro

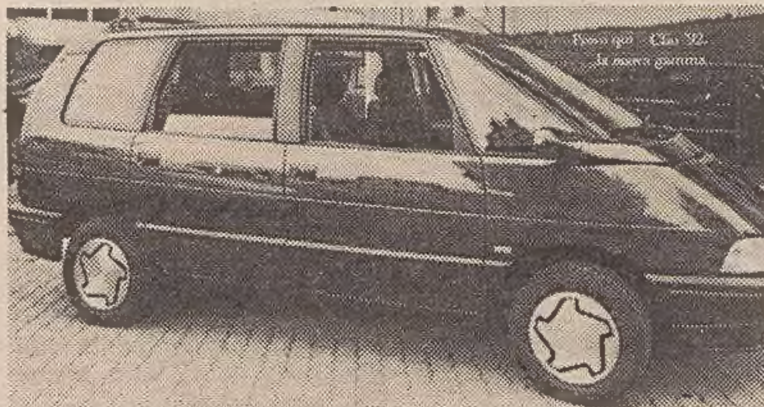
Tutto cambia in fretta e per poter stare al passo con i tempi bisogna guardare avanti. Da Dagri, concessionario Renault di via Flavia 118 a Trieste, l'hanno capito da tempo e hanno organizzato il lavoro in questo senso.
Oggi, a esempio, il cliente che vuol comperare una Renault non deve più aspettare che parta l'ordine per la fabbrica, che la macchina venga messa in produzione e poi spedita. La concessionaria Dagri ha in pronta consegna quasi tutti i modelli perché li ordina continuamente seguendo l'andamento e i gusti del mercato che il suo ufficio marketing gli comunica.
Se poi il cliente volesse una versione che, per colore, caratteristiche, optionals, non si trova in casa, Dagri può intervenire direttamente in catena di montaggio alla Renault per «creare» la macchina su misura dal telaio che ha già acquisito.
Non ci sono più le concentrazioni di migliaia di vetture, ma ogni concessionario ha il suo parco.
C'è poi un'ulteriore possibilità per accontentare il cliente. Ogni concessionario è collegato, tramite computer, con tutti gli altri concessionari italiani e se non ha in casa un modello, può anche richiederlo a un altro concessionario che in quel momento lo ha a disposizione.
Se non è pensare al futuro questo...

Garanzia Renault

La Renault fornisce un anno di garanzia su tutte le macchine nuove. Il cliente ha la possibilità di prolungare il periodo di garanzia fino a tre anni e 150.000 chilometri pagando un supplemento: si parte da 220.000 lire e la cifra aumenta in rapporto al modello e alla percorrenza chilometrica.
La concessionaria Dagri, oltre a fornire tutti i servizi ormai «obbligatori», ha a disposizione l'auto sostitutiva per chi deve lasciare la sua per più di cinque ore.
E' una forma anche questa di garanzia di servizi, come l'alta specializzazione del personale che lavora nei settori specifici quali officina, elettrauto, carrozzeria, magazzino. E' proprio il servizio la punta di diamante dell'azienda Dagri e del marchio Renault.

Espace il monovolume

Per passare adesso al «prodotto», l'Espace e la Clio sono i due modelli che rappresentano il meglio della Casa francese. La storia dell'Espace comincia sette anni fa. Il primo modello rappresentò una rivoluzione nel modo di concepire l'automobile. Non solo veicolo da carico o veicolo da trasporto persone, ma l'uno e l'altro, con la possibilità di variare la disposizione dei posti e quindi di adattarsi alle esigenze più disparate.
Nel settore dei monovolume l'Espace ha aperto una strada che oggi sono in tanti a seguire. Resta però il primo e l'esperienza accumulata dal 1984 a oggi lo rendono ancora inavvicinabile.
E' già stato prodotto in 200 mila esemplari e dagli stabilimenti Renault ne escono 500 al giorno.
La sua fortuna è legata al fatto di essere in tutto e per tutto una macchina. Compatto come una berlina media (misura infatti 4,43 metri di lunghezza e 1,79 di larghezza), offre brillanti prestazioni, con una velocità di punta che sfiora i 200 km. La sua struttura è già futuro: la scocca in acciaio zincato, la carrozzeria in poliestere stratificato rinforzato da fibre di vetro.
In Italia, attualmente, l'Espace è offerto con motori a benzina di 2, 2,2 e 2,8 litri, quest'ultimo in versione 6 cilindri e anche 4X4, e turbodiesel da 2,1 litri.
Costa da 36 milioni in su.



Clio Anche 16V

Continua il grande successo della Clio, sia nelle versioni «normali» che in quella a 16 valvole.
Ormai anche in casa Renault sono convinti che la Clio riuscirà a ottenere gli stessi successi che altri modelli hanno avuto e continuano ad avere, come la Renault 5 e la Renault 4, giusto per fare qualche esempio.
La Clio, auto dell'anno 1991, è proposta nelle versioni con la sigla «RN» (le sigle indicano gli allestimenti) 1.1 da 1.108 cc (a 3 e 5 porte), con motorizzazione 1.2 da 1.171 cc in versione normale o catalizzata (sempre a 3 e 5 porte), 1.9 diesel da 1.870 cc tre porte. Nella versione «RT» viene fornita a 3 e 5 porte con motorizzazione 1.2 e la versione diesel di 1.9 litri a cinque porte.
Della serie «RT» esistono le versioni 1.4 da 1.390 cc sia normale che «kata», a 3 e 5 porte.
La Clio 16 valvole è la versione più sportiva della gamma, senza per questo trascurare il confort e la dolcezza nella guida.
La Clio 16 valvole ha un motore da 1.764 cc che eroga la bellezza di 140 cavalli. Ha una velocità massima di quasi 212 kmh e passa da 0 a 100 chilometri all'ora in 7.78 secondi. Costa circa 22 milioni.
E' disponibile esclusivamente con carrozzeria a tre porte ed è riconoscibile rispetto alle altre versioni per il nuovo disegno dei parafanghi, più larghi, e per la presa d'aria dinamica sul cofano motore.
La strumentazione si avvale di una grafica moderna ed è di facile lettura. Conserva intatte le caratteristiche di docilità di guida, di abitabilità e di sicurezza che hanno decretato il successo delle versioni normali. Versioni normali che però hanno tutte un elevato grado di prestazioni: basti pensare che la Clio 1.400 RT fa tranquillamente i 175 all'ora.

Alessandro Bourio

AL GRUPPO EQUIPE DI STRADA DELLA ROSANDRA

Il domani è già cominciato

Audi cabriolet, Citroen XM e Opel Calibra, tre «cavalli di razza»



Gruppo Equipe

Un modo nuovo per proporsi alla clientela è quello del Gruppo Equipe di Strada della Rosandra. Nuovo perché non si limita alla vendita di autovetture e alla fornitura di servizi che ormai sono da considerarsi normali per una concessionaria che si rispetti, ma perché affianca a tutto questo una serie di attività che consentono al cliente di trovare all'interno di questo polo multifunzionale tutto ciò di cui ha bisogno, la soluzione più rapida a tutti i problemi dai commerciali ai tecnici, da quelli assicurativi ai burocratici.
Andiamo per ordine: il Gruppo Equipe comprende i concessionari Dinoconti (con i marchi Volkswagen, Audi e Citroen), Panauto (con Opel, Bedford, Isuzu e Cadillac), l'UsatoSì, il centro Servizi Sì e la carrozzeria Sicarr.
Il polo multifunzionale occupa una superficie di 20 mila metri quadri, 12 mila dei quali al coperto e vi lavorano un centinaio di persone. I «numeri» del Gruppo Equipe sono il miglior biglietto da visita: otto marche rappresentate, 450 modelli a disposizione, 50 mila pezzi di ricambio e accessori nei magazzini più altri 300 mila disponibili al massimo in 48 ore.
I servizi «automobilistici» comprendono la vendita di vetture nuove ed usate, reparti assistenza, carrozzeria, elettrauto, magazzini ricambi, accessoristica di ogni genere, impianti di condizionamento e radiotelefoni.
E' in atto una ristrutturazione del reparto Volkswagen/Audi e seguirà a ruota l'ampliamento dell'Usato Sì che, una volta ultimato, sarà uno dei reparti più moderni e funzionali della regione.
Quando parlavamo di come il Gruppo Equipe sia proiettato verso nuovi servizi ci riferivamo ai finanziamenti, al leasing, alle consulenze che vanno dai programmi informatici a quelle finanziarie, assicurative ed aziendali, dimostrando così la propria apertura anche a molte necessità extra automobilistiche.
Ma il Gruppo Equipe è anche impegnato nello sport, con sponsorizzazioni in settori quali nuoto e pallanuoto, basket e, naturalmente, automobilismo con una squadra corse.
Dopo aver parlato del Gruppo, parleremo ora delle novità più interessanti che sono l'Audi cabriolet, la Citroen XM e la Opel Calibra.

Audi Cabriolet

Il mondo a 360 gradi. Chi sceglie una vettura cabriolet lo fa perché vuol sentirsi libero di andare, capace di guardarsi attorno e di ammirare tutto ciò che è alla sua portata. Non per questo però vuol rinunciare alla sicurezza, alla comodità e al confort.
L'Audi cabriolet è proprio la macchina che fa per lui.
E' stata progettata accuratamente per non avere punti deboli ed il risultato è stato eccellente.
L'estetica è delle migliori, la sicurezza sta nel telaio e nei rinforzi che sono stati studiati apposta. La potenza del motore 5 cilindri di 2,3 litri e 133 cavalli fanno di questo cabriolet un gioiello. La particolare robustezza del telaio si scopre quando si affronta una strada dissestata. La macchina non ha le vibrazioni o i rollii noti a chi ha guidato una cabriolet. Inoltre, la capote offre la massima garanzia di impermeabilità, non vibra nemmeno alle alte velocità, è pratica e facile da aprire e chiudere.
C'è ancora da dire che l'Audi cabriolet è dotata di telaio sportivo con sospensioni anteriori e posteriori rinforzate, ammortizzatori a gas e tamponi di fine corsa ad azionamento progressivo che assicurano alla vettura un comportamento su strada spiccatamente sportivo, senza pregiudicare il comfort. Qualche dato: è lunga 4 metri e 36 cm e larga 1,71. Pesa 1.350 chili, ha un serbatoio da 70 litri ed il volume del vano bagagli è di 250 litri.
La velocità massima è di 198 km/h, passa da 0 a 100 km in 10,8 secondi e consuma, in media, poco più del 9 per cento, ma a 90 all'ora il consumo scende al 6,8.

Citroen XM

La Citroen si propone ancora una volta ai vertici delle soluzioni tecniche. Avevamo già parlato dell'inedito sistema di sterzata «totale» del modello ZX ed ora, con la XM, la Casa francese fa un altro passo verso il futuro.
La XM monta, infatti, sospensioni idrattive. Si tratta di una sospensione idraulica regolata da un calcolatore elettronico che, tramite sensori, riceve informazioni dal volante, dall'acceleratore, dalla pressione dei freni e dalla barra stabilizzatrice. Seleziona i dati e regola l'assetto di marcia migliore.
Ma la Citroen XM non si limita a questo. Il cx è di 0,28 e non ha bisogno di commenti. Monta il servosterzo a sforzo variabile, l'impianto frenante (con Abs) è composto da 4 dischi di cui due, gli anteriori, autoventilanti ed il telaio è stato rinforzato per una maggior sicurezza e stabilità.
Può essere equipaggiata con due motori a benzina e uno diesel.
Quelli a benzina sono un 2.000 da 130 cavalli ed iniezione elettronica o il potente V6 3.000 ad iniezione «multipoint» da 170 cavalli.
Il propulsore diesel è un turbocompresso da 2.088 cc a tre valvole per cilindro.
Oltre alla strumentazione, completa e funzionale, la Citroen XM si distingue anche per le capacità di carico. Il sedile posteriore è completamente ribaltabile oppure sdoppiabile due terzi/un terzo ed ha un vetro divisorio amovibile che separa l'abitacolo dal bagagliaio quando il portellone è aperto, per proteggere gli occupanti da correnti d'aria, rumori e dalla pressione prodotta dalla chiusura del portello.

Opel Calibra

Per battere un record bisogna lavorare duro. Per riuscire ad avere un cx di 0,26, il più basso mai raggiunto da un'auto di serie a quattro posti, alla Opel hanno lavorato alla grande. Ed è nata Calibra. Dietro ci sono duemila ore passate in quattro gallerie del vento differenti, è stato utilizzato un computer in grado di gestire 350 milioni di operazioni, sono stati costruiti 50 modelli in argilla. Ed il risultato si vede. La Opel Calibra monta un 2.000 iniezione in lega leggera che, nella versione «normale», raggiunge i 205 km/h e in quella a 16 valvole tocca i 223 km/h. La tenuta di strada è eccellente e lo è ancor di più nella Calibra 16V 4x4. Monta, ovviamente, servosterzo, marmitta catalitica e Abs. Non poteva essere altrimenti. Il bagagliaio è di 300 litri, che diventano mille ribaltando lo schienale del sedile posteriore, divisibile anche asimmetricamente. E' lunga 4 metri e 49 cm, larga 1,68, ha un serbatoio da 65 litri e passa da 0 a 100 all'ora in 10 secondi la versione 2.000 iniezione, in 8 e mezzo la 16 valvole e in 9 e mezzo la 4x4.

Alessandro Bourlot

Motori Motori Motori Motori Motori Motori Motori

ALLA CASSA DI RISPARMIO DI TRIESTE

Come investire... i propri soldi

I sistemi per chi vuol rischiare e per chi vuol andare sul sicuro

Investimento. Usare questa parola in un supplemento mensile dedicato all'automobile può suonare stonato.
Stiamo però parlando della Cassa di Risparmio di Trieste ed allora il termine cambia totalmente di significato. Chi vuol far fruttare i suoi soldi, tanti o pochi che siano, che voglia rischiare o no, continui la lettura.

Gestione titoli

La Crt offre la sua consulenza sia a chi vuole dormire sonni tranquilli, sia a chi cerca di incrementare il capitale affrontando un certo rischio, ad esempio con l'acquisto di titoli azionari italiani ed esteri. Personale altamente qualificato saprà consigliare il cliente nella scelta e prospettargli i possibili lati negativi e positivi dell'investimento. Si può anche preferire un «pacchetto» di titoli misti, azionari ed obbligazionari. In questo caso la Crt può fornire la semplice consulenza al momento dell'acquisto, oppure una gestione completa del deposito titoli del cliente, amministrando al meglio il capitale investito.

Certificati di deposito

Tra le forme di investimento proposte dalla Crt ci sono i certificati di deposito, in lire italiane o in valuta estera. Hanno scadenze diverse, più lunghe sono e più fruttano. I rendimenti sono competitivi a livello assoluto e per investimenti con scadenze superiori ai 18 mesi la ritenuta fiscale è ridotta, per legge, della metà: passa dal 25 al 12,5 per cento.
La novità è rappresentata dai certificati di deposito in valuta estera, che consentono di differenziare l'investimento agganciandolo a valori diversi da quelli della lira italiana. Si sfrutta, in pratica, l'incremento di valore delle valute straniere compensato, ovviamente, dal diverso tasso di interesse.
Legato a questo discorso ci sono poi i conti correnti in valuta estera, che si aggiungono a quelli in lire italiane. Sono fatti per chi vuol avere la disponibilità immediata per eventuali, significative oscillazioni dei cambi. Una forma di «investimento in borsa» con la divisa straniera.
Si badi bene che l'immediata disponibilità comporta minori interessi.

Gestioni patrimoniali

Grande successo stanno ottenendo le gestioni patrimoniali, per l'elevato profitto che danno al cliente. In pratica, ci si mette nelle mani della banca, le si affida l'intero capitale e sarà le Crt a fare le scelte per gli investimenti migliori in funzione delle esigenze di reddito o di capitalizzazione decise dal cliente.

C'è dell'altro

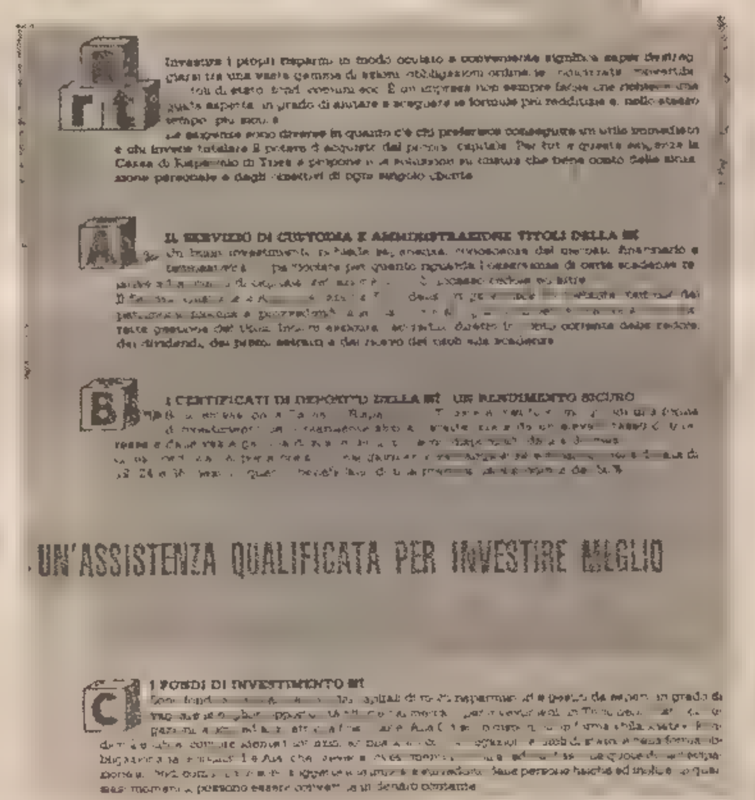
Ci sono anche altre maniere per fare rendere i propri soldi. A partire dai depositi vincolati (ad esempio i libretti a risparmio), per passare ai conti correnti, che sono il miglior sistema per chi utilizza il denaro con dinamicità. In questi casi la Crt ha stipulato convenzioni specifiche con gruppi aziendali o singole categorie sociali (pensionati, giovani, insegnanti, donne) per assicurare un maggior interesse rispetto al tasso ordinario applicato ad un normale conto corrente.
Oltre al rendimento speciale, queste convenzioni prevedono un ventaglio di agevolazioni di natura bancaria ed extrabancaria, queste ultime studiate, per soddisfare esigenze specifiche.
Tra le agevolazioni bancarie c'è la gratuità di alcuni servizi come il pagamento delle bollette, il bancomat, il carifast e il Crt pass.
Le agevolazioni extrabancarie comprendono convenzioni con l'Aci per il canone e i servizi, il telesoccorso, convenzioni per il noleggio di autovetture e la concessione di una polizza assicurativa senza alcun onere per l'utente. Questa polizza copre i rischi per i giovani da infortuni in ambito sportivo, per gli insegnanti dalla responsabilità civile, per le donne da infortuni in ambito domestico e agli anziani offre un pacchetto di servizi mirati ai bisogni della terza età.

Nuovi correntisti

La Cassa di Risparmio di Trieste si è fatta promotrice di un'iniziativa in favore dei suoi correntisti. Da pochi giorni è partito un concorso che prevede premi consistenti ai correntisti Crt che presenteranno, fino alla prossima primavera, nuovi correntisti, siano essi amici o parenti.
A seconda dei servizi che il nuovo cliente sceglierà, al vecchio correntista verrà attribuito un punteggio. I premi corrispondenti al punteggio sono contenuti in un catalogo. I punteggi possono essere sommati per ottenere premi sempre più ricchi. Televisori, radioregistratori, set di valigie ed altro attendono i migliori «presentatori».

A.B.

INVESTIRE SIO LIUIA MEINT
crt CASSA DI RISPARMIO DI TRIESTE
SEMPRE RISPOSTE CONCRETE



IL SERVIZIO DI CUSTODIA E AMMINISTRAZIONE TITOLI DELLA

I CERTIFICATI DI DEPOSITO DELLA — UN RENDIMENTO SICURO

UN'ASSISTENZA QUALIFICATA PER INVESTIRE MEGLIO

I FONDI DI INVESTIMENTO

Motori Motori Motori Motori Motori Motori Motori

Motori

L'USATO A TRIESTE

LE QUOTAZIONI UFFICIALI DELL'USATO A TRIESTE, VALIDE FINO AL 31 OTTOBRE

VETTURE fino a 2,9 MILIONI

MARCA E MODELLO	ANNO	GAR	CONCESSIONARIA
Fiat 132 ie	1981	sì	ALPINA
Mini Mille	1982	sì	ALPINA
Fiat 126	1981	-	AUTOSANDRA
Seat Fura 900	1985	-	AUTOSANDRA
Renault 5 turbo	1982	3 m.	AUTOSANDRA
Metro Surf	1984	3 m.	AUTOSANDRA
Alfa Sud 1.2	1982	3 m.	A. CATULLO
Autobianchi A112	1978	3 m.	A. CATULLO
Fiat Panda 45	1980	3 m.	A. CATULLO
Renault 5 GTL	1983	3 m.	A. CATULLO
Fiat Ritmo 75 CL 1.5	1981	-	CARVAT
Fiat Panda 30	1980	3 m.	DAGRI
Austin Metro 1.0	1981	-	DAGRI
Austin Mini Clubman	1979	6 m.	DINO CONTI
Renault 5 TL	1982	-	DINO CONTI
Fiat Ritmo 75 S	1982	6 m.	DINO CONTI
131 Mirafiori	1982	-	DINO CONTI
Fiat Fiorino 900 benz. furgone	1979	-	GIROMETTA
Fiat 127	1982	3 m.	LA CONCESSIONARIA
Renault 5	1982	3 m.	LA CONCESSIONARIA
Austin Metro	1984	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Seat Panda 1.2	1984	3 m.	LA CONCESSIONARIA
VW Golf 1.6 GL	1985	-	LA CONCESSIONARIA
Alfa Romeo Giulietta 1.6	1985	-	LOVE CAR
Autobianchi A112 E	1980	-	PADOVAN & DE CARLI
Volkswagen Golf 1.1	1981	-	PADOVAN & DE CARLI
Autobianchi A112 EL	1982	-	PADOVAN & DE CARLI
Seat Ronda Gla 1.2	1984	-	PADOVAN & DE CARLI
Seat Ronda Gla 1.6	1983	-	PADOVAN & DE CARLI
Fiat 126 Bis	1988	3 m.	PADOVAN & DE CARLI
Fiat Panda 30	1980	sì	TRIESTE AUTOMOBILI
Fiat 127 Super	1983	sì	TRIESTE AUTOMOBILI
Fiat Ritmo 60	1981	sì	TRIESTE AUTOMOBILI
Fiat 126 P4	1982	-	ZAGARIA
Alfa Sud	1981	-	ZAGARIA
R 5 GTL	1982	-	ZAGARIA
Alfa Romeo Giulia	1972	-	ZAGARIA

VETTURE da 3 a 5,9 MILIONI

MARCA E MODELLO	ANNO	GAR	CONCESSIONARIA
Alfa 33 Quadrifoglio	1984	sì	ALPINA
Ford Escort GL 1.3	1983	sì	ALPINA
Renault R11 TCE	1983	sì	ALPINA
Lancia Beta 2.0 AC	1981	sì	ALPINA
A112 Elite	1983	sì	ALPINA
Opel Corsa		3 m.	AUTOSANDRA
Opel Ascona 1.3	1985	3 m.	AUTOSANDRA
A112 Elegant		3 m.	AUTOSANDRA
Seat Fura 900		3 m.	AUTOSANDRA
Rover 2000		3 m.	AUTOSANDRA
Renault Supercinque		3 m.	AUTOSANDRA
Montego 1.6		3 m.	AUTOSANDRA
Mini Myfire 1.2		3 m.	AUTOSANDRA
Fiat Panda 45	1984	3 m.	A. CATULLO
Fiat 126 Bis	1988	6 m.	A. CATULLO
Fiat Uno 45	1983	6 m.	A. CATULLO
Fiat Regata 100S	1985	6 m.	A. CATULLO
Fiat Uno 45 Fire SL	1986	6 m.	A. CATULLO
Renault 5 GTL	1985	6 m.	A. CATULLO
Renault 5 GTL	1986	6 m.	A. CATULLO
Alfa Romeo Giulietta 1.3	1980	-	CARVAT
Seat Fura GL 900	1985	-	CARVAT
Alfa Romeo 33 1.3	1985	-	CARVAT
Fiat Regata ES 1.3	1984	-	CARVAT
Fiat Uno 55 S 5 p.	1983	-	CARVAT
Lancia Beta HPE i 2.0	1984	-	CARVAT
Fiat Ritmo 60S 1.1	1984	-	CARVAT
Lancia Prisma RST 1.6	1984	-	CARVAT
Fiat Uno 45 5 p. 1000	1985	-	CARVAT
Fiat Uno 45	1984	3 m.	DAGRI
Fiat Uno 45 Fire	1987	3 m.	DAGRI
Ford Fiesta 1.1 Ghia	1986	3 m.	DAGRI
Lancia Delta 1.3	1983	3 m.	DAGRI
Lancia Beta HPE 2.0	1982	3 m.	DAGRI
Alfa 33 Q. Oro	1984	3 m.	DAGRI
Bmw 320 M 60	1982	3 m.	DAGRI
Seat Malaga 1.2	1986	3 m.	DAGRI
Austin Mini Minor 1.0	1984	3 m.	DAGRI
Renault R5 Alpine turbo	1982	3 m.	DAGRI
Renault R9 TSE 1.4	1983	3 m.	DAGRI
Renault R9 TL 1.2	1986	3 m.	DAGRI
Renault R11 TCE 1.1	1985	3 m.	DAGRI
Renault R11 TSE 1.4	1984	3 m.	DAGRI
Renault R11 Broadway	1985	3 m.	DAGRI
Renault Super 5 TC 950	1985	3 m.	DAGRI
Volkswagen Polo 1.0 CL	1986	3 m.	DAGRI
Austin Metro LS	1984	6 m.	DINO CONTI
Citroen Visa Cabrio	1984	6 m.	DINO CONTI
Fiat 126 Bis	1989	6 m.	DINO CONTI
Citroen Visa 1.1	1986	6 m.	DINO CONTI
Fiat Panda 750 CL	1987	6 m.	DINO CONTI
Delta 1.3 LX	1982	6 m.	DINO CONTI
Fiat Panda Young	1988	sì	GIROMETTA
Fiat Uno 70 SL	1985	sì	GIROMETTA
Renault Fuego GTX	1981	sì	GIROMETTA

D2247

L'USATO A TRIESTE

QUOTAZIONI UFFICIALI VALIDE FINO AL 31 OTTOBRE

CONSORZIO CONCESSIONARI AUTO DI TRIESTE

MARCA E MODELLO	ANNO	GAR.	CONCESSIONARIA
Fiat Panda 45 S	1984	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Fiat Panda 750 CL	1987	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Ford Fiesta 1.1 Hi-Fi	1986	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Renault Super 5	1985	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Fiat Uno 70 SX	1985	-	LA CONCESSIONARIA
Volvo 360 GLT	1984	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Ford Orion 1.4	1986	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Renault S 5 GTL	1986	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Ford Escort 1.3 Laser	1985	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Fiat Ritmo 1.1 CL	1984	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Y10 Turbo	1985	-	LA CONCESSIONARIA
Vw Golf 1.6 GL	1985	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Alfa Romeo 33 1.5 Q.V.	1984	-	LOVE CAR
Audi 80 GL	1982	-	LOVE CAR
Fiat Ritmo 70 CL automatica	1985	-	LOVE CAR
Vw Scirocco GT	1983	6 m.	PANAUTO
Seat Ibiza GLX 1.5	1985	6 m.	PANAUTO
Lancia Delta 1.3	1983	6 m.	PANAUTO
Opel Corsa 1.3 SR	1984	3 m.	SERRI
Opel Corsa 1.0 GL 3 p.	1984	3 m.	SERRI
Opel Corsa 1.2 4 p.	1983	3 m.	SERRI
Opel Corsa 1.0 TR 2 p.	1983	3 m.	SERRI
Opel Kadett S/W GL	1983	3 m.	SERRI
Innocenti Mini 3 SL	1984	3 m.	SERRI
Vw Golf 1.3	1982	3 m.	SERRI
Fiat Panda 45	1983	3 m.	SERRI
Fiat Panda 30	1984	3 m.	SERRI
Volvo 345 GL	1983	3 m.	SERRI
Fiat Ritmo 105 S	1983	3 m.	SERRI
Fiat Ritmo TC	1982	3 m.	PADOVAN & DE CARLI
Opel Ascona 1.3 GL	1983	3 m.	PADOVAN & DE CARLI
Opel Kadett GLS	1985	3 m.	PADOVAN & DE CARLI
Fiat Uno 70 SX	1985	3 m.	PADOVAN & DE CARLI
Fiat Panda 750 CL	1987	sì	TRIESTE AUTOMOBILI
Fiat Panda 4x4	1985	sì	TRIESTE AUTOMOBILI
Fiat Panda 1000 S	1987	sì	TRIESTE AUTOMOBILI
Fiat Uno 45 Fire	1986	sì	TRIESTE AUTOMOBILI
Fiat Ritmo 75 S	1983	sì	TRIESTE AUTOMOBILI

MARCA E MODELLO	ANNO	GAR.	CONCESSIONARIA
Fiat Ritmo 60 CL	1984	sì	TRIESTE AUTOMOBILI
A112 Junior	1984	sì	TRIESTE AUTOMOBILI
Ford Escort	1985	sì	TRIESTE AUTOMOBILI
R4 TL	1986	-	ZAGARIA
R11 TCE	1984	-	ZAGARIA
Panda 30 S	1985	-	ZAGARIA
Mini HLE	1986	-	ZAGARIA
Fiat 126 Bis	1990	-	ZAGARIA
Moto Gilera 125 RC	1989	-	ZAGARIA
S5 C	1986	-	ZAGARIA
S5 GTL	1985	-	ZAGARIA
Mini Metro L	1983	-	ZAGARIA
Trevi 2.0 i.e.	1983	-	ZAGARIA

VETTURE da 6 a 9,9 MILIONI

MARCA E MODELLO	ANNO	GAR.	CONCESSIONARIA
Seat Ibiza GL 1.2	1986	sì	ALPINA
Fiat Uno 60 S	1987	sì	ALPINA
Fiat Duna 70S	1989	sì	ALPINA
Seat Malaga GL 1.2	1987	sì	ALPINA
Lancia Delta 1.5		3 m.	AUTOSANDRA
Lancia Prisma 1.6		3 m.	AUTOSANDRA
Y10 LX		3 m.	AUTOSANDRA
Fiat Panda 4x4		3 m.	AUTOSANDRA
Seat Ibiza 1.2		3 m.	AUTOSANDRA
Opel Kadett Club 1.3		3 m.	AUTOSANDRA
Rover 213 SE		3 m.	AUTOSANDRA
Renault 4 TL	1988	6 m.	A. CATULLO

MARCA E MODELLO	ANNO	GAR.	CONCESSIONARIA
Vw Polo Fox	1990	6 m.	A. CATULLO
Vw Golf 1.3 GL	1987	6 m.	A. CATULLO
Fiat Uno Turbo	1986	6 m.	A. CATULLO
Autobianchi Y10 LX	1986	6 m.	A. CATULLO
Autobianchi Y10	1989	6 m.	A. CATULLO
Fiat Regata 100 i.e.	1987	6 m.	A. CATULLO
Lancia Prisma 1.5	1986	6 m.	A. CATULLO
Fiat Uno 60S	1987	6 m.	A. CATULLO
Renault 5 GT Turbo	1985	6 m.	A. CATULLO
Lancia Prisma 1.6	1985	-	CARVAT
Opel Senator S 3.0	1982	-	CARVAT
Ford Fiesta 1.0	1987	-	CARVAT
Citroen AX 1.1 TRE	1987	-	CARVAT
Alfa Romeo 33 S 1.3	1985	-	CARVAT
Fiat Regata 70 S 1.3	1985	-	CARVAT
Alfa Romeo 33 S 1.3	1985	-	CARVAT
Peugeot 205 XR 1.1	1987	-	CARVAT
Seat Ibiza SX 1.5	1988	-	CARVAT
Fiat Panda 4x4 Sisley 1.0	1987	-	CARVAT
Alfa Romeo 33 S 1.3	1988	-	CARVAT
Fiat Regata 70 S	1985	3 m.	DAGRI
Ford Escort 1.4	1989	12 m.	DAGRI
Super 5 GT Turbo	1986	3 m.	DAGRI
Super 5 GTR 1.2	1988	12 m.	DAGRI
Autobianchi Y10 Fire	1987	12 m.	DAGRI
Autobianchi Y10 LX	1987	12 m.	DAGRI
Fiat Regata 70 S	1986	6 m.	DINO CONTI
Fiat Uno 60 S	1987	6 m.	DINO CONTI
Fiat Ritmo 130 TC	1986	6 m.	DINO CONTI
Ford Orion 1.6 Ghia	1987	6 m.	DINO CONTI
Fiat Uno 45	1989	6 m.	DINO CONTI
Citroen BX 1.4	1986	6 m.	DINO CONTI
Vw Golf 1.3 C 3 p.	1985	-	DINO CONTI
Opel Ascona 1.3	1984	6 m.	DINO CONTI
Opel Corsa 1.2 5 p.	1988	6 m.	DINO CONTI
Opel Kadett GT 1.3	1988	6 m.	DINO CONTI
Fiat Uno Turbo i.e.	1986	sì	GIENNE
Saab 900 Turbo 3 p.	1983	sì	GIROMETTA

Motori Motori Motori Motori Motori Motori Motori Motori

Motori Motori Motori Motori Motori Motori Motori Motori

ALPINA Basovizza tel. 226600 P.zza Dalmazia 3 tel. 362821	**AUTOSALONE CATULLO** Via F. Severo 30 tel. 350851	**AUTOSANDRA** Via Flavia 17/27 tel. 829777/8	**CARVAT** Via Caboto 22 tel. 820484
L. DAGRI Via Flavia 118 tel. 281212/3	**DINO CONTI** Strada della Rosandra 2 tel. 820948	**GIENNE** Via Flavia 200 tel. 827032	**GIROMETTA** Via Franca 4/2 tel. 304893/310202
LA CONCESSIONARIA Via Caboto 24 tel. 3898111	**LOVE CAR** Strada della Rosandra 50 tel. 281365/830308	**PADOVAN & DE CARLI** Via Flavia 47 tel. 827782	**PANAUTO** Strada della Rosandra 2 tel. 820948
NASCIMBEN Zona Industriale Noghere SS 15 tel. 232277	**SERRI TULLIO** Via Ginnastica 56 Via Brunner 14 tel. 727069/724211	**TRIESTE AUTOMOBILI** Via dei Giacinti 2 tel. 411950 Via Br. Casale 1 tel. 828281	**ZAGARIA** Piazza Sansovino 2 tel. 308702

MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
Fiat Uno 45 Fire	1988	sì	GIROMETTA
Fiat Panda 4x4	1987	sì	GIROMETTA
Fiat Ritmo Abarth 130	1986	sì	GIROMETTA
Bmw 320 i	1984	sì	GIROMETTA
Vw Polo Bestseller	1989	sì	GIROMETTA
Renault R21 TSE	1986	sì	GIROMETTA
Lancia Delta 1.3 LX	1986	sì	GIROMETTA
Fiat Uno 70 SX	1987	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Fiat Uno Turbo	1988	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Ford Fiesta XR2	1986	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Peugeot 205 GR	1988	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Alfa 33 1.5 TI	1987	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Ford Escort 1.4 Ghia	1989	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Fiat Uno 45 mod. 90	1989	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Maserati Biturbo	1984	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Alfa Romeo 33 1.7 Q.V.	1988	-	LOVE CAR
Citroen BX 1.4 R.E. a.c.	1987	-	LOVE CAR
Fiat Regata 100S	1985	-	LOVE CAR
WV Polo Bestseller T.A.	1990	-	PADOVAN & DE CARLI
Peugeot 205 Junior	1989	-	PADOVAN & DE CARLI
Citroen AX Sport	1988	-	PADOVAN & DE CARLI
Alfa Romeo 33 4x4 S.W.	1986	-	PADOVAN & DE CARLI
Saab 900 Turbo T.A.	1983	-	PADOVAN & DE CARLI
Peugeot 205 GR 1.1 T.A.	1989	-	PADOVAN & DE CARLI
Citroen AX 1.1 TRE	1988	6 m.	PANAUTO
Fiat Regata 70 S.	1985	6 m.	PANAUTO
Fiat Uno Turbo	1985	6 m.	PANAUTO
Fiat Uno 60 3 p.	1987	6 m.	PANAUTO
Fiat Uno 70SL	1986	6 m.	PANAUTO
Renault R11	1987	6 m.	PANAUTO
AR 1750 GTA	1971	6 m.	PANAUTO
Autobianchi Y10 LX	1988	6 m.	PANAUTO
Fiat Ritmo Cabrio Palinuro	1984	6 m.	PANAUTO
Seat Marbella 1.0	1987	3 m.	SERRI
Fiat Regata 70S	1986	3 m.	SERRI
Fiat Regata 100S	1985	3 m.	SERRI
Fiat Uno 60S	1986	3 m.	SERRI
Fiat Uno 45 Fire	1987	sì	TRIESTE AUTOMOBILI
Fiat Uno Selecta	1987	sì	TRIESTE AUTOMOBILI

MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
Ford Escort Ghia	1986	sì	TRIESTE AUTOMOBILI
Renault 5 GTR	1988	sì	TRIESTE AUTOMOBILI
Y10 Fire	1987	-	ZAGARIA
S5 TSE	1986	-	ZAGARIA
Uno 60S 5 p.	1988	-	ZAGARIA
R11 TSE	1985	-	ZAGARIA
Regata 70S	1984	-	ZAGARIA
Peugeot 205 XR	1986	-	ZAGARIA
S5 GTR	1987	-	ZAGARIA
R11 TLE	1985	-	ZAGARIA
S5 Aut.	1987	-	ZAGARIA

VETTURE da 10 a 14,9 MILIONI

MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
Fiat Croma i.e.	1988	sì	ALPINA
Peugeot 309 1.3 SR	1989	sì	ALPINA
VW Golf Gl 1.3 tetto	1989	sì	ALPINA
Peugeot 205 Cabrio		12 m.	AUTOSANDRA
Fiat Tipo 1.4 DGT		3 m.	AUTOSANDRA
Renault 19 1.7 TXE		12 m.	AUTOSANDRA
Peugeot 405 GR		3 m.	AUTOSANDRA
Peugeot 405 GR	1988	6 m.	A. CATULLO
Renault 21 Nevada	1987	6 m.	A. CATULLO
BMW 320 i 4 p.	1985	6 m.	A. CATULLO
Lancia Delta 1.6 i.e.	1987	6 m.	A. CATULLO
Alfa Romeo 33 GTI 1.5	1988	-	CARVAT
Rover Montego L 1.3	1990	-	CARVAT
Peugeot 405 SR 1.6	1988	-	CARVAT
Fiat Croma CHT 2.0	1987	-	CARVAT
Renault R19 TSE 1.4	1989	12 m.	DAGRI

MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
Suzuki 410	1987	6 m.	DINO CONTI
Seat Ibiza SXI	1988	6 m.	DINO CONTI
VW Golf GT 1.3	1988	6 m.	DINO CONTI
VW Golf Syncro	1986	6 m.	DINO CONTI
Maserati Biturbo	1983	6 m.	DINO CONTI
Renault R21 RS	1987	6 m.	DINO CONTI
Opel Corsa 1.6 GSI	1988	6 m.	DINO CONTI
Renault Super 5 GT turbo	1988	6 m.	DINO CONTI
Peugeot Cabrio	1987	12 m.	GIENNE
BMW 316 4 p. T.A.	1985	-	GIENNE
Ibiza SXI	1988	12 m.	GIENNE
Delta GT ie AC	1988	12 m.	GIENNE
Golf GTI T.A.	1988	sì	GIENNE
BMW 320 2 p.	1986	sì	GIENNE
Saab 900 1.8 5 p.	1988	sì	GIROMETTA
VW Golf 1.8 GTI	1987	sì	GIROMETTA
Fiat Croma i.e. turbo	1986	sì	GIROMETTA
Ford Sierra 2.0 i Ghia	1987	sì	GIROMETTA
Audi 80	1988	sì	GIROMETTA
Lancia Prisma integrale	1988	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Fiat Ritmo 1.5 Cabrio	1985	-	LA CONCESSIONARIA
Fiat Tipo 1.6 Digit	1989	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Suzuki Santana 410 SJ cabrio	12/89	-	LOVE CAR
Volkswagen Golf GTI 3 p.	12/86	-	LOVE CAR
Alfa Romeo 33 Sport Wagon 1.3 S	1985	-	LOVE CAR
Vw Golf GL 1.6	1989	-	PADOVAN & DE CARLI
Peugeot 205 GTI 130 HP	1987	-	PADOVAN & DE CARLI
Fiat Uno Turbo	1988	-	PADOVAN & DE CARLI
Peugeot 405 GR SW	1988	-	PADOVAN & DE CARLI
Audi 80 1.8	1989	6 m.	PANAUTO
Ford Fiesta XRI	1990	6 m.	PANAUTO
Lancia Prisma 1.6 i	1989	6 m.	PANAUTO
Peugeot 205 1.6 GTI	1987	6 m.	PANAUTO
VW Passat GLI Variant	1989	6 m.	PANAUTO
VW Golf Manhattan	1989	-	F.LLI NASCIMBEN
Rover 216 Vitesse	1989	-	F.LLI NASCIMBEN
Lancia Prisma 1.6 i.e.	1987	-	F.LLI NASCIMBEN
Fiat Croma CHT	1987	-	F.LLI NASCIMBEN
Fiat Panda 1.0 4x4	1986	3 m.	SERRI

ALPINA Basovizza tel. 226600 P.zza Dalmazia 3 tel. 362821	**AUTOSALONE CATULLO** Via F. Severo 30 tel. 350851	**AUTOSANDRA** Via Flavia 17/27 tel. 829777/8	**CARVAT** Via Caboto 22 tel. 820484
L. DAGRI Via Flavia 118 tel. 281212/3	**DINO CONTI** Strada della Rosandra 2 tel. 820948	**GIENNE** Via Flavia 200 tel. 827032	**GIROMETTA** Via Franca 4/2 tel. 304893/310202
LA CONCESSIONARIA Via Caboto 24 tel. 3898111	**LOVE CAR** Strada della Rosandra 50 tel. 281365/830308	**PADOVAN & DE CARLI** Via Flavia 47 tel. 827782	**PANAUTO** Strada della Rosandra 2 tel. 820948
NASCIMBEN Zona Industriale Noghere SS 15 tel. 232277	**SERRI TULLIO** Via Ginnastica 56 Via Brunner 14 tel. 727069/724211	**TRIESTE AUTOMOBILI** Via dei Giacinti 2 tel. 411950 Via Br. Casale 1 tel. 828281	**ZAGARIA** Piazza Sansovino 2 tel. 308702

G2844

MARCA E MODELLO	ANNO	GAR.	CONCESSIONARIA
Opel Kadett 1.3 GL 4 p.	1988	3 m.	SERRI
Croma 2.0 i.e.	1990	sì	TRIESTE AUTOMOBILI
Lancia Thema	1986	sì	TRIESTE AUTOMOBILI
Tipo 1.4 DGT	1988	sì	TRIESTE AUTOMOBILI
Regata 70 Weekend	1988	sì	TRIESTE AUTOMOBILI
Uno Turbo i.e.	1988	sì	TRIESTE AUTOMOBILI
Range Rover A.C.	1981	-	ZAGARIA
Ebro Patrol Aut.	1985	-	ZAGARIA
R19 TSE	1989	-	ZAGARIA
Y10 Fire T.A.	1990	-	ZAGARIA
S5 GT Turbo	1988	-	ZAGARIA
Alfa Romeo 75 Tw Sp. 2.0	1988	-	CARVAT
Renault R25 GTX Abs	1988	12 m.	DAGRI
Renault R21 turbo Quadra	11/90	12 m.	DAGRI
Rover 214 GSI 16v	11/90	12 m.	DAGRI
Mercedes 2.3 1 bv	1987	6 m.	DINO CONTI
Opel Omega 2.0	1987	6 m.	DINO CONTI
BMW 318 4 p.	1987	12 m.	GIENNE
BMW 520i Abs Ac ta	1988	12 m.	GIENNE
Mercedes 190E ta	1986	12 m.	GIENNE
Golf GTI Cabrio	1989	12 m.	GIENNE
Pajero Wagon 7 posti	1989	12 m.	GIENNE
Pajero Metaltop	1988	6 m.	GIENNE
Chevrolet Blazer	1988	-	GIENNE
Maserati 420 Ac	1986	6 m.	GIENNE
Renault Espace 7 p.	1985	sì	GIENNE
Lancia Thema i.e. 16 v	1990	sì	GIENNE
Fiat Tipo 16v AC	1990	sì	GIENNE
Saab 9000 turbo 16 195 HP	1991	sì	GIROMETTA
Saab 9000 turbo 16	1988	sì	GIROMETTA
Saab 9000 turbo 16	1987	sì	GIROMETTA
Lancia Delta integrale	1988	sì	GIROMETTA
Lancia Thema 2.0 i.e. turbo	1987	sì	GIROMETTA
Alfa 75 TS	1987	sì	GIROMETTA
Mercedes 190 E	1988	sì	GIROMETTA
Ford Sierra 2.0 i Ghia Ac	1989	12 m.	LA CONCESSIONARIA
Ford Sierra Coswort	1989	-	LA CONCESSIONARIA
Volvo 480 turbo	1988	-	LOVE CAR
Volvo 740 turbo 16v SW	1990	-	LOVE CAR
Volvo 440 carburatore TA elett.	1990	-	LOVE CAR
Volvo 440 turbo	1990	-	LOVE CAR
Volvo 460 turbo Cat.	1991	-	LOVE CAR
Volvo 740 turbo BZ	1987	-	LOVE CAR
Jeep Cherokee turbo diesel 3 p.	1987	-	LOVE CAR
Opel Omega 2.o i CD SW	1990	-	LOVE CAR
Audi 100 E	1988	-	LOVE CAR
BMW 520 I	1988	-	LOVE CAR
Peugeot 405 Sri AC	1989	-	PADOVAN & DE CARLI
Volvo 480 turbo AC	1988	-	PADOVAN & DE CARLI
Lancia Thema i.e. AC	1988	-	PADOVAN & DE CARLI
Peugeot 405 TCI 1.6 clima	1988	-	PADOVAN & DE CARLI
Fiat Croma 2.0 i.e.	1988	6 m.	PANAUTO
Citroen CX 2.5 GTI turbo	1987	6 m.	PANAUTO
Peugeot 405 Sri 1.9	1987	6 m.	PANAUTO
Golf GTI 16v	1987	6 m.	PANAUTO
Mercedes 380 SE	1983	6 m.	PANAUTO
Volvo 480 turbo	1988	6 m.	PANAUTO
Mercedes Benz 200 E	1987	12 m.	F.LLI NASCIMBEN
Mercedes Benz 200 E	1986	-	F.LLI NASCIMBEN
Mercedes Benz 190 E	1987	-	F.LLI NASCIMBEN
Mercedes Benz 250 D	1986	-	F.LLI NASCIMBEN
Thema turbo i.e.	1989	-	ZAGARIA
Autocaravan Granduca	1989	-	ZAGARIA

VETTURE oltre 15 MILIONI

MARCA E MODELLO	ANNO	GAR.	CONCESSIONARIA
Cherokee Kief 4.0 Aut.		6 m.	AUTOSANDRA
Honda Prelude 4 WD 16v		24 m.	AUTOSANDRA
Pajero Mitsubishi		6 m.	AUTOSANDRA
Rover 820 SI		12 m.	AUTOSANDRA
Rover 820 Sterling		12 m.	AUTOSANDRA
Audi 80 1.8 S	1989	6 m.	A. CATULLO
VW Golf GTI a.c. 5p.	1990	6 m.	A. CATULLO
Mercedes 190 E	1986	6 m.	A. CATULLO
Fiat Croma i.e. 2.0	1988	-	CARVAT
Alfa Romeo 75 Tw Spark	1988	-	CARVAT
Lancia Thema i.e. 2.0	1986	-	CARVAT
BMW I.L. 320 2.0	1988	-	CARVAT

VETTURE PARTICOLARI

MARCA E MODELLO	ANNO	GAR.	CONCESSIONARIA
Porsche 911 sc	1981	sì	GIENNE
Porsche 924 turbo	1980	sì	GIENNE
Saab 900 turbo 16 cabrio	1988	sì	GIROMETTA

Motori Motori Motori Motori Motori Motori Motori

AUTOSALONE F. GIROMETTA

E2922

Concessionario

SAAB mazda SUBARU

SELECT CLASS
PRESTIGE USED CARS

L'usato SELECT CLASS è garantito per 12 mesi in tutta Europa

in via Franca 4/2, TRIESTE - Tel. 040/304893-310202

LA LINEA NON È UN PROBLEMA SOLO AL FEMMINILE

I2659

Ti vuoi sentire in forma, più sano e sicuro di te. Vuoi vedere il tuo corpo più snello, libero da problemi di linea, dal peso superfluo, da quel grasso che non sopporti più



Figurella for man

TRIESTE, via Beccaria 8, tel. 360930
aperto tutti i giorni dalle 10 alle 20 - venerdì 10-14

Motori Motori Motori Motori Motori Motori